

## **PUBLIKASI ILMIAH**

# **TANGGUNG JAWAB PEMERINTAH AKIBAT KERUSAKAN JALAN TERHADAP KECELAKAAN KENDARAAN BERMOTOR BERDASARKAN PASAL 238 UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**Oleh**  
**FETI RAKHMANI,S.Sos**  
**A.2021131071**

**Pembimbing I**

**Pembimbing II**

**Prof. Dr. H. Kamarullah,SH.,M.Hum**

**Mawardi, SH., M.H.um**

## **ABSTRACT**

This thesis discusses the issue of responsibility of government as a result of damage to roads to motor vehicle accidents based on article 238 of Law No. 22 Year 2009 regarding Traffic and Road Transportation. From the results of research using normative legal research methods and sociological conclusion, that: the State in this case the local government, must take responsibility for what he had done, by repairing damaged roads and give marks or signs on damaged roads, maintain and provide allocations funds for the prevention and handling of traffic accidents. LLAJ Transport Department and the Police shall make the minutes, or the processing of the crime scene (TKP) to all existing accident, either a single accident because not Like the road, as well as other events in accordance with the law could criminalize acaranya.Masyarakat State, in this case The Government through the Department of Public Works sub Highways, if the state / government negligent in its duty to protect the public from the safety on the road, the victim of an accident that resulted in a loss. The organizers are required to conduct road maintenance, make repairs as soon as possible if damaged roads and give a sign - a sign that there were no casualties (and no criminal sanctions). The public is entitled to decide the distribution of fines in court, when the organizers of road infrastructure and facilities to make people guilty wretch. The fine division should be implemented, because society as a victim. Victims are entitled to compensation / insurance on his life and entitled to claim compensation for damage to the vehicle. Recommendations As part of the national transportation system, traffic and road transport, the State through the Local authorities should develop the potential and role to realize the security, prosperity, order traffic and road transport in order to support economic development and the development of science and technology, regional autonomy, as well as the accountability of Negara.Negara through local government, in order to anticipate the development of the global strategic environment that requires toughness of the nation's competence in the global competition as well as to competence in the global competition and meet the demands of a new paradigm that crave lebih government services better, transparent, and accountable , Must contain visionary breakthroughs and significant changes. We as a good Indonesian citizens must be able to participate and cooperate with the Government to advance the nation's air humanely and fair.

## **ABSTRAK**

Tesis ini membahas masalah tanggung jawab pemerintah akibat kerusakan jalan terhadap kecelakaan kendaraan bermotor berdasarkan pasal 238 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dari hasil penelitian menggunakan metode penelitian hukum normatif dan sosiologis diperoleh kesimpulan, bahwa : Negara dalam hal ini Pemerintah setempat, harus bertanggung jawab terhadap apa yang telah dibuatnya, dengan cara memperbaiki jalan yang rusak dan memberi tanda atau rambu pada jalan rusak, memelihara dan menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas. Dinas Perhubungan LLAJ , dan Polisi wajib membuatkan berita acara, atau pengolahan Tempat Kejadian Perkara (TKP) terhadap seluruh kecelakaan yang ada, baik kecelakaan tunggal karena tidak laiknya jalan, maupun karena peristiwa lainnya sesuai dengan hukum acaranya. Masyarakat bisa mempidanakan Negara, dalam hal ini Pemerintah melalui Dinas Pekerjaan Umum sub Bina Marga , apabila Negara/Pemerintah dalam tugasnya lalai melindungi masyarakat dari keamanan di jalan, maka terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban mengalami kerugian. Penyelenggara jalan wajib melakukan perawatan jalan, melakukan perbaikan sesegera mungkin apabila jalan rusak dan memberikan tanda – tanda agar tidak ada korban jiwa (dan tidak ada sanksi pidana). Masyarakat berhak mendapatkan pembagian denda yang di putuskan Pengadilan, bila penyelenggara prasarana dan sarana jalan bersalah karena membuat masyarakat celaka. Pembagian denda ini harus dilaksanakan, karena masyarakat sebagai korbannya. Korban berhak mendapatkan ganti rugi/asuransi terhadap jiwanya dan berhak menuntut ganti rugi atas kerusakan kendaraannya. Rekomendasi Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan, Negara melalui Pemerintah setempat harus mengembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara. Negara melalui Pemerintah setempat, dalam rangka mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis global yang membutuhkan ketangguhan bangsa untuk berkompetensi dalam persaingan global serta untuk berkompetensi dalam persaingan global serta memenuhi tuntutan paradigma baru yang mendambakan pelayanan Pemerintah yang lebih baik lagi, transparan, dan akuntabel. Harus memuat berbagai terobosan yang visioner dan perubahan yang cukup signifikan. Kita sebagai Warga Negara Indonesia yang baik harus bisa dan turut bekerja sama dengan Pemerintah untuk memajukan kehidupan bangsa yang berpr kemanusiaan dan berkeadilan.

**Kata Kunci:** Tanggung jawab pemerintah, akibat kerusakan jalan, terhadap kecelakaan kendaraan bermotor.

## Latar Belakang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara.

Karena itu berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang-Undang lama Nomor 14 Tahun 1992, telah membawa perubahan penting terhadap pengaturan sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia. Dalam Undang-Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*stakeholders*) sebagai berikut :<sup>1</sup>

- a. urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
- e. urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat

---

<sup>1</sup>Penjelasan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

dipertanggungjawabkan.

Penajaman asas dan tujuan UU No. 22 Tahun 2009 juga diformulasikan, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

Karena itu aspek keamanan mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Undang-Undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (just culture) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.

Sehubungan dengan itu, maka untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang sangat tinggi setiap tahunnya, upaya ke depan yang diarahkan oleh undang-undang ini adalah pada penanggulangan secara komprehensif upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.

Sedangkan untuk menangani masalah Lalu Lintas, pencegahan kecelakaan dilakukan melalui partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum, dan kemitraan global. Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dimaksud, dilakukan dengan pola penahapan, yaitu program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Selain itu, untuk menyusun program pencegahan kecelakaan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Belajar dari situasi yang sulit, ketika seorang pengendara sepeda motor diangkat dari himpitan sepeda motor yang terhempas kejalanan beraspal dan berlubang, ia mengalami kecelakaan tunggal akibat jalanan berlubang dan tergenang oleh air hujan, sehingga tidak tampak kalau ada lubang dijalan tersebut, yang akhirnya membuat cidera dan kerusakan motor, terlihat Pos Polisi tak jauh dari lokasi kejadian dan ia pun berjalan pelan dengan didampingi beberapa saksi menuju kesana, setelah sampai ia minta dibuatkan berita acara kecelakaan yang mana berguna untuk : 1. Klaim motor yang telah diasuransikan ; 2. Hak asuransi kecelakaan, atas apa yang telah dibayarkan – SWDKLLJ (Sumbangan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan)– pada saat memperpanjang STNK (Surat Tanda Nomor

Kendaraan) ; 3. Ingin menagih pertanggungjawaban Negara dalam hal ini Kantor Dinas Pekerjaan Umum sub Bina Marga, karena jalan yang buruk menyebabkan terjadinya kecelakaan ; 4. Ada keingintahuan terhadap pengetahuan Polisi atas pelaksanaan Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yang saat ini getol di di sosialisasikan oleh Polisi Republik Indonesia.

Seharusnya bukan Polisi Republik Indonesia saja, Dinas Perhubungan pun juga harus giat mensosialisasikan dengan benar serta sejelas-jelasnya pada masyarakat, seluruh pasal-pasal dalam Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan tersebut. Namun apa yang terjadi, Polisi tersebut tidak bisa dan tidak mau membuatkan berita acara dikarenakan peristiwa atau kejadian itu adalah kecelakaan tunggal yang mana korban dan pelaku adalah ia sendiri, dengan kekecewaan ia pun berlalu.

Padahal jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan yang dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional. Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat mempunyai peranan penting dalam usaha pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara.

Dengan tidak terlaksananya penyelenggara jalan bisa menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Faktor- faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor lingkungan (fisik dan sosial). Faktor lingkungan secara fisik dan sosial yakni semua benda mati yang ada disekeliling manusia termasuk Jalan yang rusak karena bisa mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan kelalaian yang dilakukan oleh penyelenggara jalan.

Pengaturan mengenai kelalaian dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan tidak terlaksananya penyelenggaraan jalan tidak diatur di dalam Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang angkutan jalan dan lalu lintas begitu juga dengan Undang-Undang No 38 Tahun 2004 Tentang jalan, serta Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan. Dasar hukum pengaturan pidana mengenai hal tersebut masih mengacu pada ketentuan pidana pasal 359 dan pasal 360 KUHP. Dalam hal wewenang untuk

penyelenggara jalan wilayah Provinsi Kalimantan Barat yang menurut status jalan merupakan jalan nasional dan jalan provinsi, Pemerintah untuk jalan nasional dan Pemerintah Daerah untuk jalan provinsi.

Pemerintah dan Pemerintah Daerah yang dimaksud adalah untuk Pemerintah dalam penyelenggaraan jalan umum dan jalan nasional yang dilaksanakan oleh Menteri sedangkan untuk Pemerintah Daerah dalam penyelenggara jalan provinsi dilaksanakan oleh Gubernur. Agar kita semua tahu hak dan kewajiban kita berada di jalan raya, dan mengetahui siapa saja yang bertanggung jawab terhadap jalan raya yang sering kita lewati dan telah kita biyai pembangunannya melalui pajak yang kita bayarkan, maka telah diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang baru saja disahkan dan telah diberlakukan. Dari peristiwa tersebut, ternyata masih banyak orang yang belum mengetahui Undang – Undang tersebut sebagai pengganti Undang - Undang No. 14 Tahun 1992, termasuk penegak hukumnya sendiri.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk mengangkat masalah ini dalam bentuk penelitian tesis dengan judul: **“TANGGUNG JAWAB PEMERINTAH AKIBAT KERUSAKAN JALAN TERHADAP KECELAKAAN KENDARAAN BERMOTOR BERDASARKAN PASAL 238 UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN”**.

### **Permasalahan**

Berdasarkan uraian pada latar belakang penelitian, maka dikemukakan permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Pihak – pihak mana sajakah yang bertanggung jawab atas kerugian yang diderita korban berdasarkan Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan?
2. Bagaimanakah bentuk pertanggungjawaban pemerintah terhadap kecelakaan kendaraan bermotor yang diakibatkan oleh kerusakan jalan berdasarkan pasal 238 Undang – Undang No. 22 tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan ?

### **Kerangka Teoretik**

Untuk mengorganisasi, menjelaskan dan menganalisis masalah tesis ini, dijalin tiga konsep penyelenggaraan pemerintahan sebagai kerangka acuan sebagaimana tersebut di bawah ini :

1. **Konsep *Good Governance***

Kunci utama memahami *good governance*, menurut Masyarakat Transparansi Indonesia (MTI), adalah pemahaman atas prinsip-prinsip yang mendasarinya. Bertolak dari prinsip-prinsip ini didapat tolok ukur kinerja suatu pemerintah. Prinsip-prinsip tersebut meliputi:<sup>2</sup>

- a. Partisipasi masyarakat: semua warga masyarakat mempunyai suara dalam pengambilan keputusan, baik secara langsung maupun melalui lembaga-lembaga perwakilan yang sah yang mewakili kepentingan mereka. Partisipasi menyeluruh tersebut dibangun berdasarkan kebebasan berkumpul dan mengungkapkan pendapat, serta kepastian untuk berpartisipasi secara konstruktif.
- b. Tegaknya supremasi hukum: kerangka hukum harus adil dan diberlakukan tanpa pandang bulu, termasuk didalamnya hukum-hukum yang menyangkut hak asasi manusia.
- c. Transparansi: transparansi dibangun atas dasar informasi yang bebas. Seluruh proses pemerintah, lembaga-lembaga, dan informasi perlu dapat diakses oleh pihak-pihak yang berkepentingan, dan informasi yang tersedia harus memadai agar dapat dimengerti dan dipantau.
- d. Peduli dan *stakeholder*: lembaga-lembaga dan seluruh proses pemerintah harus berusaha melayani semua pihak yang berkepentingan.
- g. Berorientasi pada konsensus: tata pemerintahan yang baik menjembatani kepentingan-kepentingan yang berbeda demi terbangunnya suatu konsensus menyeluruh dalam hal apa yang terbaik bagi kelompok-kelompok masyarakat, dan bila mungkin, konsensus dalam hal kebijakan-kebijakan dan prosedur-prosedur.
- h. Efektifitas dan efisiensi: proses-proses pemerintahan dan lembaga-lembaga membuahkan hasil sesuai kebutuhan warga masyarakat dan dengan menggunakan sumber-sumber daya yang ada seoptimal mungkin.
- i. Akuntabilitas: para pengambil keputusan di pemerintah, sektor swasta, dan organisasi masyarakat bertanggungjawab, baik kepada masyarakat maupun kepada lembaga-lembaga yang berkepentingan.
- j. Visi strategis: para pemimpin dan masyarakat memiliki perspektif yang luas dan

---

<sup>2</sup> Koesnadi Hardjasoemantri, *Good Governance Dalam Pembangunan Berkelanjutan Di Indonesia*, Makalah Untuk Lokakarya Pembangunan Hukum Nasional ke VIII di Bali, tanggal 15 Juli 2003. Lihat pula **Sutiyoso**, Mantan Gubernur DKI Jakarta periode tahun 1997-2007, *Bangun Good Government and Good Governance untuk Meraih Masa Depan Indonesia*, Artikel, dalam Website Sekretariat Negara Republik Indonesia, [www.setheg.go.id](http://www.setheg.go.id), diakses 1 Januari 2012.

jauh ke depan atas tata pemerintahan yang baik dan pembangunan manusia, serta kepekaan akan apa saja yang dibutuhkan untuk mewujudkan perkembangan tersebut. Selain itu mereka juga harus memiliki pemahaman atas kompleksitas kesejarahan, budaya, dan sosial yang menjadi dasar bagi perspektif tersebut.

Cita-cita mewujudkan *Good Governance* (pemerintahan yang baik) dan *Clean Government* telah menjadi harapan fundamental, baik bagi tatanan masyarakat global, nasional maupun masyarakat lokal. Prinsip-prinsip dasar tentang pemerintahan yang baik seperti demokrasi (*democracy*), keterbukaan (*transparancy*), pertanggungjawaban (*accountability*), supremasi hukum (*rule of law*) dan keadilan (*justice*) harus dijadikan acuan utama dalam menjalankan pemerintahan. Proses untuk menerapkan prinsip-prinsip fundamental tersebut tidaklah mudah untuk dilaksanakan bilamana dikaitkan dengan pelaksanaan implementasi desentralisasi, sebagaimana yang diamanatkan Undang-Undang Pemerintahan Daerah.

Dalam format desentralisasi, harus didukung dengan keefektifan dan kualitas sistem yang menyeluruh pada level pemerintah tingkat pusat, regional dan lokal sesuai dengan prinsip subsidiaritas dalam rangka mendorong prakarsa lokal. Prakarsa lokal ini dalam tataran makro memiliki makna yang positif bagi kehidupan berbangsa dan bernegara. Hal ini sejalan dengan pemikiran **Hanif Nurcholis**, yang menegaskan:<sup>3</sup>

Bahwa dalam konteks negara kesatuan penguatan prakarsa lokal merupakan implementasi dari prinsip desentralisasi dan hal ini tidaklah bersifat dikotomis dengan asas sentralisasi. Kedudukan pemerintah daerah dalam sistem negara kesatuan adalah sub divisi pemerintah pusat. Pemerintah Daerah tidak memiliki kedaulatan sendiri sebagaimana negara bagian dalam sistem federal.

Melalui asas desentralisasi, terekspresikan semangat perubahan paradigma dalam pembangunan di daerah yang lebih bersifat otonom dan menekankan kepada aspek kemandirian dalam rangka mengatur urusan rumah tangga daerah dari pola sentralistik (*top-down*) bergeser ke pola kemandirian daerah (*bottom-up*). Konsekuensi logis dari perubahan paradigma pembangunan yang demikian itu, membawa perubahan orientasi, redefinisi dan arah kebijakan pembangunan pada: *sisi aspek, metode, dan perilaku pembangunan*. Dari sisi aspek orientasi dan redefinisi pembangunan daerah diarahkan

---

<sup>3</sup> Hanif Nurcholis, *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah*, Penerbit Grasindo, Jakarta, 2005, Hlm 6-7



tidak hanya bertumpu pada nilai pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan material, tetapi juga menyangkut kualitas sumber daya manusia dan lingkungan hidup.

Dari sisi metode, terjadi pergeseran dari pendekatan sektoral menjadi pendekatan kewilayahan, bahkan lebih jauh ditujukan pada satuan-satuan masyarakat baik struktural maupun fungsional.

Selanjutnya dari sisi perilaku pembangunan telah diupayakan adanya pergeseran yang lebih luas dari kewenangan pemerintah pusat yang sangat dominan, melalui undang-undang otonomi dialihkan pada pemerintah daerah bahkan pengalihan beberapa peran yang dulunya dilaksanakan oleh pemerintah digantikan oleh peran serta masyarakat dan dunia usaha lokal. Luasnya kewenangan tersebut mencakup kewenangan yang utuh dan bulat dalam penyelenggaraannya pemerintahan mulai dari perencanaan pembangunan, pelaksanaan dan pengawasan pembangunan. Posisi kemandirian yang begitu luas, bukan berarti daerah akan berkotak-kotak, terlepas dan bebas dari supervisi, pengendalian dan pembinaan serta pengawasan pemerintah pusat atau wakil pemerintah pusat di daerah, oleh karena itu dalam pelaksanaan otonomi daerah, daerah otonom merupakan sub-sistem dan sub-ordinasi dari pemerintah pusat.<sup>4</sup>

## **2. Konsep Pembagian Kewenangan Dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

---

<sup>4</sup> Bijah Subijanto, *Stratifikasi Kebijakan Nasional: Perspektif Power dan Politik*, Lemhanas RI, Jakarta, 2002: 68: mengelaborasi secara baik tentang implementasi secara sistemik antara pemerintah pusat dan daerah. Menurutnya dalam pandangan sistemik pemerintah daerah merupakan sub-sistem dari pemerintah nasional secara keseluruhan. Apapun sistem pemerintah daerah yang dipilih dan betapapun luasnya otonomi yang diberikan kepadanya, sistem pemerintah daerah harus memiliki ciri interaksi yang positif dan produktif dengan pemerintah pusat untuk terciptanya sinergi pembangunan secara nasional.

Dalam Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dinyatakan bahwa pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*stakeholders*), yaitu:

1. urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh Kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
2. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh Kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh Kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
4. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh Kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
5. urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Kewenangan adalah kekuasaan yang diformalkan baik terhadap segolongan orang tertentu, maupun kekuasaan terhadap sesuatu bidang pemerintahan tertentu secara bulat yang berasal dari kekuasaan legislative maupun dari kekuasaan pemerintah, sedangkan wewenang hanya mengenai sesuatu onderdil tertentu atau bidang tertentu saja<sup>5</sup>. Jadi kewenangan merupakan kumpulan dari wewenang-wewenang, misalnya wewenang menandatangani suatu surat keputusan oleh seorang pejabat atas nama Menteri, sedangkan kewenangannya tetap berada di tangan Menteri. Dalam hal demikian, menurut Prajudi Atmosudirdjo disebut dengan delegasi wewenang<sup>6</sup>.

Wewenang adalah kemampuan untuk melakukan suatu tindakan hukum publik atau secara yuridis wewenang adalah kemampuan bertindak yang diberikan oleh undang-undang yang berlaku untuk melakukan hubungan-hubungan hukum<sup>7</sup>. Sifat wewenang pemerintah antara lain jelas maksud dan tujuannya, terikat pada waktu tertentu dan tunduk pada batasan-batasan hukum tertulis dan hukum tidak tertulis. Sedangkan isinya dapat

---

<sup>5</sup> Marbun, S.F., 1997, *Peradilan Administrasi Negara Dan Upaya Administratif Di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta hal 154

<sup>6</sup> Prajudi Admosudirdjo, 1981, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Jakarta. Hal 29-30.

<sup>7</sup> Marbun, S.F., 1997, *Peradilan Administrasi Negara Dan Upaya Administratif Di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta h

bersifat umum (abstrak), misalnya membuat suatu peraturan dan dapat pula bersifat konkrit dalam bentuk suatu keputusan atau suatu rencana <sup>8</sup>.

Kewenangan bersumber dari Atribusi, Delegasi, dan Mandat (S.F. Marbun, 1997: 158), pengertian dari ketiganya sebagai berikut:

- a. **Atribusi:** adalah pemberian wewenang oleh pembentuk undang-undang kepada lembaga-lembaga negara, Badan atau Pejabat Administrasi berdasarkan Undang-Undang Dasar, Undang-undang, Peraturan Pemerintah, dan Peraturan Pelaksana lainnya yang bersifat orisinil. Dengan kewenangan atribusian tersebut, Badan atau Pejabat Administrasi Negara dapat melaksanakan dan mengembangkan kewenangan yang diatribusikan kepadanya, melalui berbagai tindakan hukum pengaturan dan penetapan ketika menyelenggarakan tugas-tugas pemerintah dan pembangunan, termasuk juga menyelenggarakan otonomi daerah.
- b. **Delegasi:** adalah penyerahan wewenang dari Badan atau Pejabat Administrasi Negara yang satu kepada Badan atau Pejabat Administrasi Negara yang lain dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan yang dituangkan ke dalam peraturan perundang-undangan tertentu. Penyerahan sebagian wewenang dan urusan pemerintahan dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah dalam rangka mewujudkan Otonomi Daerah merupakan contoh nyata dari adanya implementasi konsep delegasi.
- c. **Mandat:** merupakan pemberian kuasa sementara oleh *mandans* (pemberi mandat) kepada mandataris (penerima mandat) untuk melaksanakan kewenangan, urusan dan tugas tertentu untuk dan atas nama pemberi mandat. Tanggung jawab pelaksanaan kewenangan yang dimandatkan sepenuhnya berada pada pemberi mandat.<sup>9</sup>

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana

---

<sup>8</sup> Indoharto, 1991, *Usaha Memahami Undang-Undang Tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, Sinar Harapan, Jakarta

<sup>9</sup> Marbun dan Moh. Mahfud MD., 1987, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Liberty, Yogyakarta.

dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan. Terhadap hal-hal yang bersifat teknis operasional, yang semula dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya, dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah diatur secara tegas dan terperinci dengan maksud agar ada kepastian hukum dalam pengaturannya sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya.

Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat mempunyai peranan penting dalam usaha pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara. Dalam kerangka tersebut, jalan mempunyai peranan untuk mewujudkan sasaran pembangunan seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi, dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Pembangunan jalan dalam rangka pemenuhan kebutuhan masyarakat atas angkutan barang dan jasa (orang) yang aman, nyaman, dan berdaya guna benar-benar akan dirasakan manfaatnya oleh masyarakat.

Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung ekonomi, sosial budaya, lingkungan, politik, serta pertahanan dan keamanan. Dari aspek ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan katalisator di antara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir. Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi, dan mencairkan sekat budaya. Dari aspek lingkungan, keberadaan jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan.

Dari aspek politik, keberadaan jalan menghubungkan dan mengikat antardaerah, sedangkan dari aspek pertahanan dan keamanan, keberadaan jalan memberikan akses dan mobilitas dalam penyelenggaraan sistem pertahanan dan keamanan.

Tersebar nya lokasi, baik sumber alam, tempat produksi, pasar maupun konsumen akhir, menuntut diikutinya pola efisiensi dalam menghubungkan tempat-tempat tersebut yang digambarkan dengan terbentuknya simpul pelayanan distribusi. Semua pusat kegiatan beserta wilayah pengaruhnya membentuk satuan wilayah pengembangan. Pusat pengembangan dimaksud dihubungkan dalam satu hubungan hierarkis dalam bentuk jaringan jalan yang menunjukkan struktur tertentu. Dengan struktur tersebut, bagian jaringan jalan akan memegang peranan masing-masing sesuai dengan hierarkinya. Kedudukan jaringan jalan sebagai bagian sistem transportasi menghubungkan dan mengikat semua pusat kegiatan sehingga pengembangan jaringan jalan tidak dapat dipisahkan dari upaya pengembangan berbagai moda transportasi secara terpadu, baik moda transportasi darat, laut, maupun udara.

Tingkat perkembangan antar daerah yang serasi dan seimbang merupakan perwujudan berbagai tujuan pembangunan. Tingkat perkembangan suatu daerah (wilayah dalam batasan administratif) akan dipengaruhi oleh satuan wilayah pengembangan yang bersangkutan. Pada prinsipnya, perkembangan semua satuan wilayah pengembangan perlu dikendalikan agar dicapai tingkat perkembangan antar daerah yang seimbang. Usaha pengendalian tersebut pada dasarnya merupakan salah satu langkah penyeimbangan dalam pengembangan wilayah yang dapat dilakukan secara langsung atau tidak langsung, misalnya dengan memberikan kesempatan kepada beberapa satuan wilayah pengembangan yang tergolong kecil dan lemah untuk mengelompokkan diri menjadi lebih besar dan kuat.

Melalui peran penting jalan dalam membentuk struktur wilayah, penyelenggaraan jalan pada hakikatnya dimaksudkan untuk mewujudkan perkembangan antardaerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan (*road infrastructures for all*). Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 menekankan bahwa Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan pemerintahan negara mempunyai kewenangan menyelenggarakan jalan. Penyelenggaraan jalan, sebagai salah satu bagian penyelenggaraan prasarana transportasi, melibatkan unsur masyarakat dan pemerintah. Agar diperoleh suatu hasil penanganan jalan yang memberikan pelayanan yang optimal, diperlukan penyelenggaraan jalan secara terpadu

dan bersinergi antarsektor, antardaerah dan juga antarpemerintah serta masyarakat termasuk dunia usaha.

Pasal 3 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 menyatakan bahwa pengaturan penyelenggaraan jalan bertujuan untuk:

- a. mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;
- b. mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;
- c. mewujudkan peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
- d. mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat;
- e. mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu; dan
- f. mewujudkan pengusahaan jalan tol yang transparan dan terbuka.

Lalu lintas di dalam Undang-Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan / atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.

Hukum pidana mengenal dua jenis perbuatan yaitu kejahatan dan pelanggaran. Kejahatan adalah perbuatan yang tidak hanya bertentangan dengan undang-undang tetapi juga bertentangan dengan nilai moral, nilai agama dan rasa keadilan masyarakat. Contohnya mencuri dan membunuh. Pelanggaran adalah perbuatan yang hanya dilarang oleh undang-undang, seperti tidak memakai helm, tidak menggunakan sabuk pengaman dalam berkendara dan sebagainya. Pada prinsipnya, setiap pelanggaran terhadap aturan hukum pidana dapat diambil tindakan oleh aparat penegak hukum tanpa ada pengaduan atau laporan dari pihak yang dirugikan, kecuali pelanggaran terhadap aturan hukum pidana tersebut termasuk dalam delik aduan (*klach delic*) seperti pencurian dalam rumah tangga atau kekerasan yang terjadi dalam ruang lingkup rumah tangga dan sebagainya.

Bentuk pelanggaran yang sering dilakukan masyarakat Indonesia dalam kehidupan sehari-hari adalah pelanggaran lalu lintas (tilang). Permasalahan ini sudah tidak asing lagi di kalangan masyarakat bahkan sudah membudaya, sehingga setiap kali dilakukan operasi tertib lalu lintas di jalan raya yang dilakukan oleh polisi lalu lintas, pasti banyak terjaring

kasus pelanggaran lalu lintas (tilang). Pelanggaran lalu lintas (tilang) merupakan kasus dalam ruang lingkup hukum pidana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (LLAJR)

Dalam Pasal 6 huruf c Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (LLAJR) menyatakan penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang lalu lintas dan angkutan jalan secara nasional sangatlah penting supaya keselamatan dan masalah kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat dapat ditangani secara baik serta tidak ada tumpang tindih kewenangan dalam penyelesaian setiap pelanggaran tentang lalu lintas. Penegak hukum yang dimaksud adalah Kepolisian Republik Indonesia, Kejaksaan, Pengadilan, dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di bidang lalu lintas.

Perhatian pemerintah terhadap masalah keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat dinilai masih sangat kurang, karena masalah keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat belum ditangani secara serius, sementara kasus-kasus lain bagi pemerintah memberikan perhatian yang begitu besar, tapi tidak pada masalah lalu lintas.

Dengan demikian sudah saatnya masalah keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat perlu penanganan secara lebih serius dan komprehensif, integral serta strategis oleh pihak-pihak terkait.

Hukum adalah sistem yang terpenting dalam pelaksanaan atas rangkaian kekuasaan kelembagaan dari bentuk penyalahgunaan kekuasaan dalam bidang politik, ekonomi dan masyarakat dalam berbagai cara dan bertindak, sebagai perantara utama dalam hubungan sosial antar masyarakat terhadap kriminalisasi dalam hukum pidana, hukum pidana yang berupayakan cara negara dapat menuntut pelaku dalam konstitusi hukum menyediakan kerangka kerja bagi penciptaan hukum, perlindungan hak asasi manusia dan memperluas kekuasaan politik serta cara perwakilan di mana mereka yang akan dipilih.

Ditinjau dari sudut pelanggaran, pelanggaran lalu lintas dapat dibagi dalam:

- a. Pelanggaran Lalu Lintas Tidak bergerak (*standing violation*), misalnya pelanggaran tanda-tanda larangan parkir.
- b. Pelanggaran Lalu Lintas Bergerak (*moving violation*) misalnya melampaui batas kecepatan, melebihi kapasitas muatan dan sebagainya.

Kalau ditinjau dari akibat yang ditimbulkan pelanggaran dapat dibedakan atas :

- a. Pelanggaran yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas, misalnya kelebihan muatan orang ataupun barang, melebihi kecepatan dan sebagainya.
- b. Pelanggaran yang tidak menimbulkan kecelakaan lalu lintas, misalnya tidak membawa surat-surat kelengkapan, pelanggaran rambu larangan parkir dan sebagainya.

Suatu pelanggaran terkait dengan pelanggaran lalu-lintas jalan sendiri merupakan suatu jenis pelanggaran yang masuk dalam Tindak Pidana Pelanggaran Tertentu. Dalam aturan hukum di Indonesia setiap tindak pidana baik yang menyangkut tindak pidana kejahatan maupun pelanggaran tetap harus diproses dengan aturan hukum yang ada. Hal tersebut juga berlaku bagi siapapun yang melakukan tindak pidana pelanggaran tidak terkecuali tindak pidana ringan. Banyaknya pelanggaran di bidang lalu lintas merupakan akibat dari kurang disiplinnya masyarakat dalam budaya berlalu lintas di jalan raya. Adapun tindakan hukum bagi para pelanggar lalu lintas ini tentu saja berupa tindakan pemberian sanksi berupa denda ataupun yang sering dikenal dengan istilah tilang.

Pengaturan mengenai pemberian tilang ataupun denda tersebut pada dasarnya sudah ada aturan khususnya, yaitu

- 1) Pelanggar dapat menipiskan pembayaran denda atau tilang kepada petugas dalam hal ini adalah Polisi lalu-lintas;
- 2) Membayar sendiri denda tersebut kepada Bank;
- 3) Mengikuti atau menjalani sidang pengadilan yang telah ditentukan hari waktunya berdasarkan surat tilang yang diberikan petugas pada saat pelanggar ditilang.

Adapun faktor-faktor penyebab pelanggar melakukan pelanggaran lalu lintas adalah sebagai berikut :

- a. Faktor disengaja
- b. Faktor ketidaksengajaan
- c. Faktor ketidakfahaman (tidak mengerti) tentang aturan marka jalan
- d. Faktor jalan

### **3. Tanggungjawab Pemerintah**



Pemerintah didalam Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan memiliki kegiatan yang dilaksanakan sebagai bentuk pertanggungjawabannya terhadap jalan di Indonesia. Kegiatan tersebut antara lain :

(1) Kegiatan perencanaan lalu lintas yang meliputi:

a. inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan.

Maksud inventarisasi antara lain untuk mengetahui tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan dan persimpangan. Maksud tingkat pelayanan dalam ketentuan ini adalah merupakan kemampuan ruas jalan dan persimpangan untuk menampung lalu lintas dengan tetap memperhatikan faktor kecepatan dan keselamatan. penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan. Yang diperhatikan : rencana umum jaringan transportasi jalan; peranan, kapasitas, dan karakteristik jalan, kelas jalan, karakteristik lalu lintas, aspek lingkungan, aspek sosial dan ekonomi.

b. Penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas, penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya. Maksud rencana dan program perwujudan dalam ketentuan ini antara lain meliputi: penentuan tingkat pelayanan yang diinginkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan aturan-aturan lalu lintas yang akan ditetapkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan pengadaan dan pemasangan serta pemeliharaan rambu rambu lalu lintas marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan alat pengendali dan pengaman pemakai jalan, usulan kegiatan atau tindakan baik untuk keperluan penyusunan usulan maupun penyuluhan kepada masyarakat.

(2) Kegiatan pengaturan lalu lintas yang meliputi :

Kegiatan penetapan kebijaksanaan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu. termasuk dalam pengertian penetapan kebijaksanaan lalu lintas dalam ketentuan ini antara lain penataan sirkulasi lalu lintas, penentuan kecepatan maksimum dan/atau minimum, larangan penggunaan jalan, larangan dan/atau perintah bagi pemakai jalan.

(3) Kegiatan pengawasan lalu lintas yang meliputi :

Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Kegiatan pemantauan dan penilaian dimaksudkan untuk mengetahui efektifitas dari kebijaksanaan-kebijaksanaan tersebut untuk mendukung pencapaian tingkat

pelayanan yang telah ditentukan. Termasuk dalam kegiatan pemanataan antara lain meliputi inventarisasi mengenai kebijaksanaan-kebijaksanaan lalu lintas yang berlaku pada ruas jalan, jumlah pelanggaran dan tindakan-tindakan koreksi yang telah dilakukan atas pelanggaran tersebut. Termasuk dalam kegiatan penilaian antara lain meliputi penentuan kriteria penilaian, analisis tingkat pelayanan, analisis pelanggaran dan usulan tindakan perbaikan. Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Tindakan korektif dimaksudkan untuk menjamin tercapainya sasaran tingkat pelayanan yang telah ditentukan. Termasuk dalam tindakan korektif adalah peninjauan ulang terhadap kebijaksanaan apabila di dalam pelaksanaannya menimbulkan masalah yang tidak diinginkan.

(4) Kegiatan pengendalian lalu lintas yang meliputi :

Pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Pemberian arahan dan petunjuk dalam ketentuan ini berupa penetapan atau pemberian pedoman dan tata cara untuk keperluan pelaksanaan manajemen lalu lintas, dengan maksud agar diperoleh keseragaman dalam pelaksanaannya serta dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya untuk menjamin tercapainya tingkat pelayanan yang telah ditetapkan. Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.

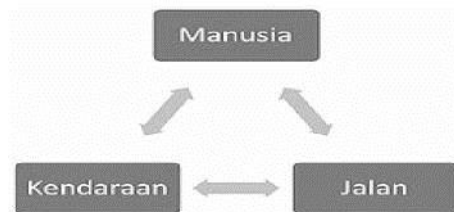
Dari kegiatan diatas masih saja sering terjadi kasus kecelakaan yang disebabkan kurangnya rambu – rambu yang dipakai sebagai tanda untuk peringatan di jalan. Kecelakaan terjadi di mana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang. Pemerintah melalui Dinas Perhubungan dan jajarannya telah melakukan antisipasi dalam penanggulangan kecelakaan dengan membuat peraturan yang berisi rambu – rambu.

Rambu – rambu yang digunakan sangat bermanfaat untuk pemakai jalan. Rambu lalu lintas adalah salah satu dari perlengkapan jalan, berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan diantaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan. Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas.

Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan.

Komponen sistem lalu lintas, Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.

Persyaratan tersebut dapat dilihat dalam skema berikut :



*Gambar 1.1 Geometrik Lalu Lintas*

Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi dan lainnya). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.

Manajemen lalu lintas meliputi perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas. Yang bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, dan dilakukan antara lain dengan :

- a. Usaha peningkatan kapasitas jalan ruas, persimpangan, dan/atau jaringan ;
- b. Pemberian prioritas bagi jenis kendaraan atau pemakai jalan tertentu;
- c. Penyesuaian antara permintaan perjalanan dengan tingkat pelayanan tertentu dengan mempertimbangkan keterpaduan intra dan antar moda;
- d. Penetapan sirkulasi lalu lintas, larangan dan/atau perintah bagi pemakai jalan.

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi kecelakaan, Ada tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, pertama adalah faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir adalah faktor jalan. Kombinasi dari ketiga faktor itu bisa saja terjadi, antara manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan. Disamping itu masih ada faktor lingkungan, cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap kecelakaan.

## **F. Metode Penelitian**

Penelitian ini dapat dikategorikan bersifat normatif sosiologis. Bersifat normatif oleh karena sasaran penelitian ini adalah hukum atau kaidah (*norm*). Pengertian kaidah di sini meliputi asas hukum, kaedah hukum dalam arti nilai, pengaturan hukum konkrit dan sistem hukum<sup>10</sup>. Berkaitan dengan penelitian hukum normatif obyeknya berupa asas-asas hukum, sistematika hukum, taraf sinkronisasi vertikal dan horizontal<sup>11</sup>.

Penelitian ini mempergunakan pendekatan Sosiologis, yang mendasarkan kajian pada pelaksanaan hukum, dengan mengkaji realitas empirik yang dilakukan dalam level analisis mikro, dengan melihat hukum sebagai paradigma definisi sosial. Pendekatan penelitian sosiologi mikro ini lebih menitik beratkan pada aspek makna aksi dan perilaku.

### **1. Sumber Data**

Data dalam penelitian ini diperoleh dengan mengumpulkan data primer dan data sekunder.

#### **a. Data Primer**

Data Primer diperoleh dari responden yang dipilih yaitu:

- 1) Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat,
- 2) Dirlantas Polda Kalimantan Barat, dan
- 3) 5 (lima) orang Korban Kecelakaan Lalu Lintas .

#### **b. Data Sekunder**

Dalam penelitian ini yang dijadikan sebagai data Sekunder adalah berupa bahan-bahan kepustakaan hukum, peraturan perundang-undangan yang berlaku yang berhubungan dengan jalan dan lalu lintas dan angkuatan jalan, serta dokumen--

---

<sup>10</sup> Sudikno Mertokusumo, 1996, *Op.Cit.*, hal. 29.

<sup>11</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2006, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, hal. 70.

dokumen dan bahan-bahan kepustakaan yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

## **2. Teknik dan Alat Pengumpul Data**

Untuk pengumpulan data sekunder dilakukan dengan penelitian kepustakaan (*Library Research*) yaitu penelitian data melalui studi pustaka terhadap peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen atau catatan, literatur serta hasil penelitian yang berkaitan dengan masalah penelitian ini.

Untuk pengumpulan data primer dilakukan dengan menggunakan wawancara. Wawancara dilakukan dengan menggunakan daftar wawancara sebagai pedoman wawancara. Pedoman wawancara disusun dalam bentuk pertanyaan dengan jawaban terbuka.

## **3. Analisis Data**

Analisis masalah dan korelasinya dengan data yang dihimpun akan dilakukan dengan menggunakan pendekatan analisis deskriptif yuridis dan sosiologis kualitatif.

## **G. Sistematika Penulisan**

Penulisan ini terdiri dari 4 (empat) Bab, yaitu Bab I Pendahuluan terdiri dari Sub Bab Latar Belakang Penelitian, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Kerangka Teoretik, Metode Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

Bab II Tinjauan Pustaka sebagai suatu kerangka pemikiran terhadap teori yang Kewenangan Kepolisian Republik Indonesia Dan Dinas Perhubungan Dalam Penanganan Pelanggaran Lalu-Lintas (Studi Di Kalimantan Barat) .Dalam bab ini akan dibahas/diuraikan mengenai Penyelenggaraan Otonomi Daerah, Kewenangan Kepolisian dan dinas perhubungan menurut Undang-undang no.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan , pelanggaran lalu-lintas, serta Pertanggungjawaban Pemerintah Daerah dalam Kaitannya dengan Kecelakaan Lalu Lintas.

Bab III Pembahasan dan Analisis Hasil Penelitian, dalam Bab ini akan dianalisis Bagaimanakah sistem pertanggungjawaban pemerintah terhadap kecelakaan kendaraan bermotor yang diakibatkan oleh kerusakan jalan berdasarkan Undang – Undang No. 22 tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan Pihak – pihak mana sajakah yang bertanggung jawab atas kerugian yang diderita korban berdasarkan Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan

Bab IV Penutup, yang berisi kesimpulan dari seluruh hasil penelitian, dan saran yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

## **Pembahasan**

**Pihak – pihak yang bertanggung jawab atas kerugian yang diderita korban berdasarkan Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan**

Pemerintah merupakan penyelenggara jalan yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan jalan dan penyelenggaraan jalan adalah Dinas Pekerjaan Umum yaitu sub Bina Marga. Sebagaimana yang termaktub dalam Bab V Penyelenggaraan Pasal 7 :

1. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.
2. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:
  - a. urusan pemerintahan di bidang jalan, oleh Kementerian Negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
  - b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh Kementerian Negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;

Penyelenggaraan negara tersebut diatas wajib melakukan evaluasi terhadap jalan yang telah dibuatnya. Sebagaimana termaktub di pasal 22 ayat 3 hingga 5, isinya adalah :

- 1) Penyelenggara jalan wajib melakukan uji kelaikan fungsi jalan pada jalan yang sudah beroperasi secara berkala dalam jangka waktu paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan;
- 2) Uji kelaikan fungsi jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) dilakukan oleh tim uji laik fungsi jalan yang dibentuk oleh penyelenggara Jalan;
- 3) Tim uji laik fungsi jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas unsur penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, serta Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Penyelenggara prasarana jalan wajib memperbaiki jalan yang rusak dan memberi

peringatan bila terjadi kerusakan; sebagaimana pada Pasal 24 ayat 1 dan 2 ;

- (1). Penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.
- (2). Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Kepolisian dan pemerintah harus bertanggung jawab terhadap keamanan orang di jalan , sebagaimana dalam; Bab XI, Keamanan Dan Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Bagian Kesatu Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 200 ayat ;

- (1) Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara keamanan lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Penyelenggaraan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui kerja sama antara pembina lalu lintas dan angkutan jalan dan masyarakat.
- (3) Untuk mewujudkan dan memelihara keamanan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan kegiatan :
  - a. penyusunan program nasional keamanan lalu lintas dan angkutan jalan ;
  - b. penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
  - c. pelaksanaan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas;
  - d. pengkajian masalah keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
  - e. manajemen keamanan lalu lintas;
  - f. pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan/atau patroli;
  - g. registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi; dan
  - h. penegakan hukum lalu lintas.

Pada Bagian Kedua, Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 203;

- (1) Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan

angkutan jalan, meliputi :

- a. penyusunan program nasional kegiatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan ;
- b. penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
- c. pengkajian masalah keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
- d. manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam hal ini Polisi wajib membuatkan berita acara, walaupun kecelakaan tersebut merupakan kecelakaan tunggal, sebagaimana yang termaktub dalam Bab XIV Kecelakaan Lalu Lintas Bagian Ke satu Pasal 27; Dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib melakukan penanganan kecelakaan lalu lintas dengan cara :

- a. Mendatangi tempat kejadian dengan segera ;
- b. Menolong korban;
- c. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara;
- d. Mengolah tempat kejadian perkara;
- e. Mengatur kelancaran arus lalu lintas;
- f. Mengamankan barang bukti; dan
- g. Melakukan penyidikan perkara.

Untuk kecelakaan tunggal di jalan sudah dapat dikategorikan kecelakaan lalu lintas, sebagaimana dalam pasal 229 ayat (5) kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

Bila terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh kerusakan jalan negara-dalam hal ini sub Bina Marga harus bertanggung jawab, sebagaimana dalam pasal 236 ayat (1) Pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.

- 1) Menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan prasarana lalu lintas **(Pasal 238 ayat (1)).**
- 2) Menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas **(Pasal 238 ayat (2)).**



- 3) Mengembangkan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 239 ayat (1)).
- 4) Membentuk perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 239 ayat (2)).

Disinggung sebelumnya sistem lalu lintas dan angkutan jalan sudah sangat jelas, namun bagaimana dengan sistem pertanggungjawaban pemerintahannya itu sendiri, apakah sudah sangat jelas? Jawabannya tentu saja sudah tetapi tidak dijelaskan pemerintah yang dimaksud itu siapa, apakah Dinas Pekerjaan Umum, seperti yang tertuang dalam Undang – Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang jalan, tanggung jawab penanganan jalan yaitu:

- 1) Pemerintah (Kementerian Pekerjaan Umum) : Jalan Nasional.
- 2) Pemerintah Provinsi (Dinas Pekerjaan Umum) : Jalan Provinsi.
- 3) Pemerintah Kabupaten (Dinas Pekerjaan Umum) : Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.
- 4) Pemerintah Kota (Dinas Pekerjaan Umum) : Jalan Kota.

Jadi membuat kita berpikir mengapa Undang – Undang yang baru dibuat tidak sesempurna Undang – Undang terdahulu, apakah yang terjadi sebenarnya, terlepas dari itu membuat pekerjaan rumah bagi kita semua untuk menelaahnya, karena didalam hukum seperti pepatah mengatakan “sudah pasti kalau ada sebab pasti ada akibatnya” dengan berpedoman dari kata – kata inilah membuat kita yakin bahwa Pemerintah sudah pasti akan merangkul kita sebagai masyarakat jika terjadi sesuatu yang tidak kita kehendaki di jalan lalu lintas dan angkutan jalan, dan kita juga harus berpedoman pada Undang – Undang ini, jika terjadi sesuatu.

Perusahaan atau PT. Asuransi (Persero) pun juga ikut dilibatkan dalam urusan ini berarti memang benar – benar hak asasi manusia perlu diterapkan dengan benar terutama dijelaskan Hak Korban – Pasal 240 dan Pasal 241 Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan:

- 1) Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab dan/atau Pemerintah;
- 2) Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab
- 3) Santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi.
- 4) Pengutamaan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat.

Untuk itu kita harus mengetahui Istilah – Istilah dalam Asuransi Kendaraan Bermotor :

### **1. Harga Pertanggungan :**

Nilai batas tanggung-jawab penanggung, artinya ganti rugi yang diberikan oleh penanggung setinggi-tingginya dalah sebesar harga pertanggungan tersebut. Ungkapan "setinggi-tingginya" adalah penting dipahami dan itu mengandung arti bahwa penggantian dari penanggung bisa lebih rendah dari nilai tersebut. Terjadinya penggantian yang lebih rendah apabila harga pasar kendaraan lebih rendah dari harga pertanggungan.<sup>36)</sup>

Dasar untuk menentukan ada tidaknya "average" bila terjadi klaim.

Dasar untuk perhitungan premi. (Harga Pertanggungan x Rate = PREMI). Jumlah premi akan memadai sesuai dengan besarnya resiko yang dihadapi apabila harga pertanggungan benar-benar mewakili atau sama besar dengan nilai menghadapi resiko (var); atau dengan kata lain resiko itu fully insured.

### **2. Underinsurance :**

Ialah suatu keadaan di mana pada saat terjadi kerugian, Harga Pertanggungan lebih kecil dari harga pasar kendaraan tersebut/sejenis ( $\text{Sum insured} < \text{Market Value/Value at Risk/ Value at the time of loss}$ ). Jika hal ini terjadi, maka , klaim dibayar secara prorata, dan jika Total Loss setinggi-tingginya sebesar Harga Pertanggungan.

### **3. Overinsurance:**

Ialah suatu keadaan di mana pada saat terjadi kerugian, Harga Pertanggungan lebih tinggi dari Harga Pasar Kendaraan tersebut ( $\text{Sum Insured} > \text{Market Value/Value at Risk/Value at the time of loss}$ ). Jika hal ini terjadi, klaim Partial loss akan diganti penuh (less deductible) , Klaim Total Loss akan diganti sesuai Harga Pasar, bukan Harga Pertanggungan. Mengapa? Sebab kerugian tertanggung sesungguhnya adalah sebesar Harga Pasar kendaraan tersebut.

### **4. Deductible (Own Risk/OR atau biasa disebut Risiko Sendiri) :**

Adalah jumlah sekian rupiah pertama dari suatu klaim yang tidak ditanggung oleh polis. Fungsinya: untuk menghindari klaim kecil-kecil dan agar tertanggung mau memperhatikan pencegahan kerugian serta untuk mengurangi kerugian yang dialami oleh Penanggung.

### **5. Knock for knock Agreement (Saling Pikul Resiko):**

Merupakan inter-company agreement dengan agreement mana para penanggung yang mengadakan agreement itu sepakat untuk tidak saling menggunakan hak subrogasinya terhadap sesama mereka. Di Indonesia, ketentuan ini hanya berlaku jika kendaraan yang

saling tabrak sama –sama dicover dengan Kondisi ALL RISK atau Pertanggungan ALL Risk plus TJH Pihak III.

#### **6. Third Party Sharing Agreement :**

Para penanggung yang menjadi anggota agreement ini sepakat bahwa apabila 2 pengendara mobil terlibat dalam suatu kecelakaan, dan kecelakaan itu menyebabkan orang ketika mengalami luka-luka, maka klaim pihak iii tersebut akan ditanggung bersama oleh para penanggung yang menjadi anggota agreement itu. Ketentuan ini tidak ada di Indonesia.

#### **7. Klausul Tambahan - Premi Jaminan Perluasan:**

Klausul Bank/Lembaga Keuangan Bukan Bank, Klausul ini dipakai bila kendaraan tersebut merupakan Agunan pada Bank atau dibiayai oleh Perusahaan Leasing. Klausul Kecelakaan Diri Penumpang Kendaraan Bermotor Beroda Empat(Berlaku hanya untuk Kondisi ALL RISK). Klausul ini dipakai jika Tertanggung ingin memperluas Jaminannya mencakup Kecelakaan diri atas sopir dan Penumpang kendaraan sebagai akibat kecelakaan yang menimpa kendaraan yang dipertanggungkan.

Masyarakat yang dirugikan oleh adanya kerusakan jalan yang membuat dirinya celaka dapat mempidanakan penyelenggara jalan yaitu Dinas Pekerjaan Umum, sub Bina Marga, sebagaimana yang telah dicantumkan dalam Bab XX Ketentuan Pidana Pasal 273 ;

- (1)Setiap penyelenggara jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- (2)Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- (3)Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).
- (4)Penyelenggara jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan

pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

**Bentuk Pertanggungjawaban Pemerintah Terhadap Kecelakaan Kendaraan Bermotor Yang Diakibatkan Oleh Kerusakan Jalan Berdasarkan Berdasarkan Pasal 238 Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.**

**1. Bentuk Pertanggungjawaban Pemerintah Terhadap Kecelakaan kendaraan bermotor akibat kerusakan jalan.**

Setelah kita menelaah didalam Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan ada beberapa pasal dan ayat menjelaskan pembinaan bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang pembinaannya dilaksanakan oleh pemerintah, dan tugasnya meliputi : Perencanaan, Pengaturan, Pengendalian, dan Pengawasan yang semuanya dilaksanakan secara bersama – sama oleh semua instansi terkait (*stakeholders*) sebagai berikut :

- 1) Urusan Pemerintahan di bidang prasarana jalan, oleh Kementerian yang bertanggung jawab di bidang jalan;
  - a. inventarisasi tingkat pelayanan jalan dan permasalahannya;
  - b. penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan jalan yang diinginkan;
  - c. perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas jalan;
  - d. perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan jalan;
  - e. penetapan kelas jalan pada setiap ruas Jalan;
  - f. uji kelaikan fungsi jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan
  - g. pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana jalan.
- 2) Urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh Kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
  - a. penetapan rencana umum lalu lintas dan angkutan jalan;
  - b. manajemen dan rekayasa lalu lintas;
  - c. persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;

- d. perizinan angkutan umum;
  - e. pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
  - f. pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; dan
  - g. penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan jalan kendaraan bermotor yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ini.
- 3) Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
- a. penyusunan rencana dan program pelaksanaan pengembangan industri kendaraan bermotor;
  - b. pengembangan industri perlengkapan kendaraan bermotor yang menjamin keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; dan
  - c. pengembangan industri perlengkapan jalan yang menjamin keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- 4) Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi;
- a. penyusunan rencana dan program pelaksanaan pengembangan teknologi kendaraan bermotor;
  - b. pengembangan teknologi perlengkapan kendaraan bermotor yang menjamin keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; dan
  - c. pengembangan teknologi perlengkapan jalan yang menjamin ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.
- 5) Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia:
- a. pengujian dan penerbitan Surat Izin Mengemudi kendaraan bermotor;
  - b. pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
  - c. pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data lalu lintas dan angkutan jalan;
  - d. pengelolaan pusat pengendalian sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan

angkutan jalan;

- e. pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli lalu lintas;
- f. penegakan hukum yang meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas;
- g. pendidikan berlalu lintas
- h. pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas; dan
- i. pelaksanaan manajemen operasional Lalu Lintas.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan secara terkoordinasi oleh forum lalu lintas dan angkutan jalan yang bertugas melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah lalu lintas dan angkutan jalan. Keanggotaan forum lalu lintas dan angkutan jalan terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat. Ketentuan lebih lanjut mengenai forum lalu lintas dan angkutan jalan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Sudah sangat jelas suatu sistem pertanggungjawaban Pemerintah dibidang lalu lintas dan angkutan jalan yang dibuat sudah memenuhi standar dan sangat efektif apalagi dalam pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang lalu lintas dan angkutan jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan dan juga telah disempurnakan pula terminologi mengenai lalu lintas dan angkutan jalan menjadi lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.

Kewajiban dan tanggung jawab pemerintah (Penyelenggara Jalan) menurut Undang – undang No. 22 Tahun 2009 :

1. Memperbaiki jalan yang rusak dan memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak (Pasal 24)
2. Menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan prasarana lalu lintas **(Pasal 238 ayat (1)).**
3. Menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas **(Pasal 238 ayat (2)).**
4. Mengembangkan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan

(Pasal 239 ayat (1)).

5. Membentuk perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 239 ayat (2)).

Hak Korban – Pasal 240 dan Pasal 241 UU No. 22 Tahun 2009 :

1. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab dan/atau Pemerintah;
2. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab
3. Santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi.
4. Pengutamaan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat.

Penyelenggara jalan wajib melakukan perawatan jalan, melakukan perbaikan sesegera mungkin apabila ada jalan yang rusak dan memberikan tanda – tanda agar tidak ada korban jiwa (dan ada sanksi pidana). Korban berhak mendapatkan ganti rugi/asuransi terhadap jiwanya dan berhak menuntut ganti rugi atas kerusakan kendaraannya.

Disamping itu, jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan, fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dan daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor.

Pengelompokan jalan menurut kelas jalan :

- 1) Jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton ;
- 2) Jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton ;
- 3) Jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran

paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan

- 4) Jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton. Penetapan hal tersebut dilakukan oleh Pemerintah, untuk jalan nasional ; Pemerintah provinsi, untuk jalan provinsi, Pemerintah kabupaten, untuk jalan kabupaten; atau Pemerintah kota, untuk jalan kota.

Setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional, yang ditentukan berdasarkan kawasan permukiman, kawasan perkotaan, jalan antarkota, dan jalan bebas hambatan. Atas pertimbangan keselamatan atau pertimbangan khusus lainnya, Pemerintah Daerah dapat menetapkan batas kecepatan paling tinggi setempat yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas. Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas. Jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi Jalan secara teknis dan administratif.

Untuk mendukung pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar, kondisi jalan harus dipertahankan dan diperlukan dana preservasi jalan. Dana Preservasi Jalan digunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan, yang pengelolaan dana preservasi jalan harus dilaksanakan berdasarkan prinsip berkelanjutan, akuntabilitas, transparansi, keseimbangan, dan kesesuaian. Dana Preservasi Jalan dikelola oleh unit pengelola dana preservasi jalan yang bertanggung jawab kepada Menteri di bidang Jalan. Dan ketentuan mengenai organisasi dan tata kerja unit pengelola dana preservasi jalan diatur dengan Peraturan Presiden.

Untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya kedepan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.

Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana



dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas. upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas.

Dalam rangka mewujudkan kesetaraan di bidang pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan, Undang-Undang ini mengatur pula perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit. Bentuk perlakuan khusus yang diberikan oleh Pemerintah berupa pemberian kemudahan sarana dan prasarana fisik atau nonfisik yang meliputi aksesibilitas, prioritas pelayanan, dan fasilitas pelayanan.

Untuk meningkatkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, Undang-Undang ini mengatur dan mengamanatkan adanya sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan yang didukung oleh subsistem yang dibangun oleh setiap lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu. Pengelolaan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundangundangan, sedangkan mengenai operasionalisasi sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan secara terintegrasi melalui pusat kendali dan data. Manajemen dan Rekayasa lalu lintas dengan tujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Berkaitan dengan tugas dan wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang lalu lintas dan angkutan jalan, dalam Undang-Undang ini diatur bahwa dalam rangka melaksanakan tugas dan fungsinya PPNS agar selalu berkoordinasi dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai koordinator dan pengawas Penyidik Pegawai Negeri Sipil. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan serta adanya kepastian hukum sebagaimana telah diatur dalam peraturan perundang-undangan, antara lain Undang-Undang tentang Hukum Acara Pidana (KUHP).<sup>32)</sup> Pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur lebih tegas. Bagi pelanggaran yang sifatnya ringan, dikenakan sanksi pidana kurungan atau denda yang relatif lebih ringan. Namun, terhadap pelanggaran berat dan terdapat unsur kesengajaan dikenakan sanksi pidana

yang jauh lebih berat.

Hal ini dimaksudkan agar dapat menimbulkan efek jera bagi pelaku pelanggaran dengan tidak terlalu membebani masyarakat. Selain sanksi pidana, ada pula sanksi administratif yang dikenakan bagi perusahaan angkutan berupa peringatan, pembekuan izin, pencabutan izin, pemberian denda. Ketentuan mengenai sanksi pidana dan administratif diancamkan pula kepada pejabat atau penyelenggara Jalan. Di sisi lain, dalam rangka meningkatkan efektivitas penegakan hukum diterapkan sistem penghargaan dan hukuman (*reward and punishment*) berupa pemberian insentif bagi petugas yang berprestasi.

Penyelenggaraannya dengan memperhatikan :

- a. *Pertama* : asas transparan maksudnya adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. *Kedua* : asas akuntabel maksudnya adalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.
- c. *Ketiga* : asas berkelanjutan maksudnya adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan.
- d. *Keempat* : asas partisipatif maksudnya adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.
- e. *Kelima* : asas bermanfaat maksudnya adalah semua kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
- f. *Keenam* : asas efisien dan efektif maksudnya adalah pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
- g. *Ketujuh* : asas seimbang maksudnya adalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara.

- h. *Kedelapan* : asas terpadu maksudnya adalah penyelenggaraan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antarinstansi pembina.
- i. *Kesembilan* : asas mandiri maksudnya adalah upaya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 78/PRT/M/2005 : Tentang Leger Jalan dijelaskan maksudnya, tujuan dan kegunaan dibuatkan leger jalan dalam hal ini penyelenggara, pemantauan, dan pemutakhirannya dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum sub Bina Marga Provinsi untuk wilayah Provinsi dan Kabupaten/kota untuk wilayah Kabupaten/kota, jika sudah terjadi suatu perubahan yang signifikan maka wajib bagi penyelenggara untuk melakukan pemeliharaan.

## **2. Dasar Hukum Untuk Timbulnya Tanggung Jawab Pemerintah (Dinas Pekerjaan Umum Sub Bina Marga) Untuk Membayar Ganti Kerugian akibat Kerusakan Jalan yang mengakibatkan Kecelakaan kendaraan bermotor .**

Kecelakaan lalu lintas bukan lagi hal langka di kehidupan masyarakat modern yang memiliki mobilitas tinggi, khususnya di kota-kota besar. Masyarakat sekarang cenderung menggunakan moda transportasi untuk memudahkan pergerakan dari satu tempat ke tempat lain, yang menyebabkan berkembangnya jumlah pengguna moda transportasi.

Secara otomatis memberikan dampak pada peningkatan resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tidak hanya disebabkan oleh membeludaknya pengguna jalan, kecelakaan lalu lintas juga banyak disebabkan oleh ketidaklayakan badan jalan untuk digunakan oleh pengguna jalan. Berdasarkan **Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UU LLAJ)**, yang dimaksud dengan kecelakaan lalu lintas adalah:

*“suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.”*

Pasal tersebut menentukan bahwa kecelakaan dapat mengakibatkan korban manusia, dan/atau kerugian harta benda. Dampak dari kecelakaan tersebut dibagi menjadi 3 (tiga) tingkatan, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 229 ayat (1) UU LLAJ, yaitu:

- a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
- b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
- c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.”

Kecelakaan Lalu Lintas Ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang (**Pasal 229 ayat (2) UU LLAJ**). Kecelakaan Lalu lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang (**Pasal 229 ayat (3) UU LLAJ**), dan Kecelakaan Lalu Lintas Berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat (**Pasal 229 ayat (4) UU LLAJ**).

Sedangkan kecelakaan-kecelakaan tersebut dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklayakan Kendaraan, serta ketidaklayakan Jalan dan/atau lingkungan. (**Pasal 229 ayat (5) UU LLAJ**).

**Pasal 22 UU LLAJ** menyatakan bahwa,

- (1) “Jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan layak fungsi jalan secara teknis dan administratif.
- (2) Penyelenggara jalan wajib melaksanakan uji kelayakan fungsi jalan sebelum pengoperasian jalan
- (3) penyelenggara jalan wajib melakukan uji kelayakan fungsi jalan pada jalan yang sudah beroperasi secara berkala dalam jangka waktu paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan”

Kewajiban penyelenggara jalan dalam peranannya untuk tugas perbaikan jalan ditegaskan dalam pasal 24 UU LLAJ yang berbunyi,

- (1) Penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.
- (2) dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan jalan yang rusak sebagaimana pada ayat (1), penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas”

Jelas dalam peraturan ini bahwa **penyelenggara jalan dibebankan kewajiban untuk segera melakukan perbaikan pada jalan yang rusak, minimum memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak tersebut**. Kewajiban pemerintah dalam

melaksanakan penyelenggaraan jalan di cantumkan juga dalam pasal 238 ayat (1) dan ayat (2) UU LLAJ ;

- (1) pemerintah menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan Prasarana lalu lintas yang menjadi penyebab kecelakaan
- (2) pemerintah menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas”

Selain itu, **Pasal 240 UU LLAJ** mengatur bahwa Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan: ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas. Dengan demikian, apabila kecelakaan terjadi dikarenakan ketidaklayakan jalan, maka yang bertanggung jawab adalah pihak yang bertugas menyediakan kelayakan jalan bagi para pengguna jalan, yaitu Pemerintah selaku Penyelenggara Jalan. Kewajiban Penyelenggara jalan, antara lain menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan Prasarana Lalu Lintas yang menjadi penyebab kecelakaan (**Pasal 238 ayat (1) UU LLAJ**). Korban dari kecelakaan lalu lintas dapat menuntut Penyelenggara Jalan secara Pidana, baik itu dalam kecelakaan lalu lintas ringan, sedang, maupun berat. (**Pasal 230 UU LLAJ**).

Atas tuntutan Pidana, Penyelenggara Jalan dapat dikenakan sanksi Pidana sebagaimana ditentukan dalam UU LLAJ berikut ini:

#### **Pasal 273 UU LLAJ**

- (1) Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan ***luka berat, pelaku dipidana dengan*** pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ***mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku*** dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).

- (4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).”

Selain Pidana, korban kecelakaan lalu lintas yang disebabkan ketidaklayakan jalan juga berhak mengajukan ganti kerugian kepada Penyelenggara Jalan melalui gugatan perdata, yang besaran ganti kerugiannya ditentukan oleh Putusan Pengadilan. Hal ini sebagaimana dimaksud dalam **Pasal 236 ayat (1) UU LLAJ**, yang menyatakan:

**“Pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarannya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.”**

Permintaan ganti kerugian juga dapat dilaksanakan diluar pengadilan, sebagaimana diatur dalam **Pasal 236 ayat (2) UU LLAJ**, yang menyatakan:

*“Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.”*

Di dalam pasal 238 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan jalan di jelaskan bahwa “pemerintah menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas. Pemerintah melalui Melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.78/PRT/M/2005 Tentang leger jalan” menjelaskan bahwa :

- a. Penyelenggaraan Jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan.
- b. Pembinaan Jalan adalah kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan jalan.
- c. Penyelenggara Jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya.
- d. Penyelenggara Jalan Nasional adalah Menteri atau Pejabat yang ditunjuk untuk melaksanakan penyelenggara jalan nasional termasuk jalan tol.

- e. Penyelenggara Jalan Provinsi adalah Pemerintah provinsi atau instansi yang ditunjuk untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan provinsi.
- f. Penyelenggara Jalan Kabupaten adalah Pemerintah kabupaten atau instansi yang ditunjuk untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan kabupaten, dan jalan desa.
- g. Penyelenggara Jalan Kota adalah Pemerintah kota atau instansi yang ditunjuk untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan kota.
- h. Penyelenggara Jalan Khusus adalah orang atau instansi yang melaksanakan penyelenggaraan jalan khusus.
- i. Bangunan Pelengkap Jalan adalah bangunan yang menjadi bagian dari jalan yang dibangun sesuai dengan persyaratan teknik antara lain jembatan, ponton, lintas atas, lintas bawah, tempat parkir, gorong – gorong, tembok penahan, dan saluran tepi jalan .
- j. Perlengkapan Jalan adalah sarana untuk mengatur keselamatan, kelancaran, keamanan, dan ketertiban lalu lintas antara lain perangkat lalu lintas, pengamanan jalan, rambu jalan, jembatan penyeberangan, kotak komunikasi, dan tempat pemberhentian angkutan umum.
- k. Leger Jalan adalah dokumen yang memuat data dan informasi mengenai perkembangan suatu ruas jalan.
- l. Menteri adalah menteri yang menangani urusan Pemerintahan dibidang jalan.
- m. Direktur Jenderal adalah direktur jenderal yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang jalan.
- n. Pembuatan leger jalan adalah suatu kegiatan untuk mewujudkan leger jalan dalam bentuk kartu dan/atau digital dengan bentuk sesuai yang ditetapkan.
- o. Penetapan leger jalan adalah suatu kegiatan untuk mengesahkan leger jalan yang telah disiapkan oleh penyelenggara jalan yang bersangkutan.
- p. Penyimpanan dan pemeliharaan leger jalan adalah suatu kegiatan untuk menjaga agar leger jalan sesuai dengan umur yang ditetapkan.
- q. Pemantauan leger jalan adalah suatu kegiatan pengamatan dan pencatatan serta pengkajian dokumen untuk mengetahui perubahan yang terjadi pada ruas jalan yang telah dibuat leger jalan sebelumnya.
- r. Pemutakhiran leger jalan adalah suatu kegiatan untuk mengubah data dan atau gambar leger jalan yang telah ada karena terjadi perubahan sesuai hasil pemantauan.
- s. Penggantian leger jalan adalah suatu kegiatan untuk mengganti leger jalan

karena leger jalan yang telah ada rusak atau tidak dapat menampung perubahan yang terjadi.

Setelah kita lihat penjelasan yang telah ditetapkan dalam Bab I Ketentuan Umum Pasal 1d iatas, dapat pula kita lihat maksud, tujuan dan kegunaan dalam Bab II Pasal 2 :

- (1)Leger Jalan dimaksudkan untuk mengetahui perkembangan suatu ras jalan yang mencakup aspek hukum, teknis, pembiayaan, bangunan pelengkap, perlengkapan jalan, bangunan utilitas, dan pemanfaatannya.
- (2)Leger Jalan bertujuan untuk melaksanakan tertib penyelenggaraan jalan dengan mewujudkan dokumen yang lengkap, akurat, mutakhir, dan mudah diperoleh.

Dalam Pasal 3 :

- (1)Leger Jalan digunakan untuk mengetahui kekayaan negara, orang atau instansi atas jalan yang meliputi kuantitas, kondisi, dan nilai yang diperoleh dari biaya disain, pembangunan, dan pemeliharaan.
- (2)Leger Jalan digunakan sebagai salah satu sumber informasi untuk:
  - a. penyusunan rencana dan program penyelenggaraan jalan; dan
  - b. melaksanakan tertib pemanfaatan, pemeliharaan, dan pengawasan jalan; Bab III

Pasal 4:

(1) Ruang Lingkup pengaturan leger jalan meliputi :

- a.pembuatan dan penetapan ;
- b. penyimpanan, pemeliharaan, atau penyampaian informasi ;
- c.pemantauan ; dan
- d. pemutakhiran, serta penggantian.

(2) Jenis Leger jalan meliputi :

- a.leger jalan nasional, yaitu leger jalan dari ruas jalan nasional ;
- b. leger jalan provinsi, yaitu leger jalan dari ruas jalan provinsi ;
- c.leger jalan kabupaten/kota, yaitu leger jalan dari ruas jalan-kabupaten/kota ;
- d. leger jalan desa, yaitu leger jalan dari ruas jalan desa ;
- e.leger jalan tol, yaitu leger jalan dari ruas jalan tol ;
- f. leger jalan khusus, yaitu leger jalan dari ruas jalan khusus ;

Tugas dan Kewajiban Penyelenggara Jalan dijelaskan Dalam Bab IV Pembuatan dan Penetapan Pasal 9 :



- (1) Penyelenggara Jalan wajib membuat leger jalan dari semua ruas jalan sesuai wewenang penyelenggaraannya.
- (2) Leger jalan nasional, jalan tol, jalan provinsi, dan jalan kabupaten/kota dibuat sekurang – kurangnya 3 (tiga) rangkap dan jalan desa dibuat sekurang – kurangnya 2 (dua) rangkap.
- (3) Leger jalan khusus dibuat sekurang – kurangnya 4 (empat) rangkap.
- (4) Ketentuan tentang pembuatan leger jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan keputusan direktur jenderal. Dalam Pasal 10:
  - (1) Penetapan leger jalan nasional, dan leger jalan tol dilakukan oleh menteri.
  - (2) Penetapan leger jalan provinsi dilakukan oleh gubernur.
  - (3) Penetapan leger jalan kabupaten, dan jalan desa dilakukan oleh bupati.
  - (4) Penetapan leger jalan kota dilakukan oleh walikota.
  - (5) Penetapan leger jalan khusus dilakukan oleh penyelenggara jalan khusus yang bersangkutan.
  - (6) Ketentuan tentang penetapan leger jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2) ayat (3), ayat (4), ayat (5) diatur lebih lanjut dengan keputusan direktur jenderal.

Dalam pasal 11:

- (1) Penetapan leger jalan oleh penyelenggara jalan dilakukan secara terbuka.
- (2) Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan cara memasang pengumuman di kantor penyelenggara jalan setempat, dengan tujuan memberi kesempatan kepada masyarakat untuk melihat, mempelajari dan meminta penjelasan tentang leger jalan yang akan ditetapkan.
- (3) Pengumuman sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kalender, sejak tanggal penetapan pengumuman yang bersangkutan.
- (4) Leger jalan dapat ditetapkan apabila dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kalender sebagaimana dimaksud pada ayat (3) tidak ada pihak lain yang keberatan tentang isi leger dimaksud.

Dalam Bab V Penyimpanan, Pemeliharaan, dan Penyampaian Informasi, dalam Bab VI Pemantauan, Dalam Bab VII Pemutakhiran dan Penggantian penjelasan bab – bab tersebut semuanya berinti pada Penyelenggara jalan wajib menyimpan, memelihara, menyampaikan informasi, memantau dari pemutakhiran dan penggantian leger jalan

untuk semua ruas jalan yang ada didalam wilayah wewenangnya.

Penjelasan diatas merupakan dasar pemikiran dan jelas bahwa tugas perencanaan untuk pertanggungjawaban mengenai jalan ada pada pemerintah yaitu Dinas Pekerjaan Umum sub Bina Marga. Tidak hanya itu melalui Penjelasan atas Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 tahun 1993 Tentang prasarana dan lalu lintas jalan, kita dapat mengetahui lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara, dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Pembinaan di bidang lalu lintas jalan yang meliputi aspek- aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan lalu lintas harus ditujukan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, kelancaran lalu lintas. Disamping itu, dalam melakukan pembinaan lalu lintas jalan juga harus diperhatikan aspek kepentingan umum atau masyarakat pemakai jalan, kelestarian lingkungan, tata ruang, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, hubungan internasional serta koordinasi antarwewenang pembinaan lalu lintas jalan di tingkat pusat dan daerah serta antarinstansi, sektor dan unsur terkait lainnya.

Dalam rangka pembinaan lalu lintas jalan sebagaimana tersebut diatas, diperlukan penetapan aturan-aturan umum yang bersifat seragam dan berlaku secara nasional serta dengan mengingat ketentuan-ketentuan lalu lintas yang berlaku secara internasional. Disamping itu, untuk dapat lebih meningkatkan daya guna dan hasil guna dalam penggunaan dan pemanfaatan jalan, diperlukan pula adanya ketentuan-ketentuan bagi Pemerintah dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas dan juga dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan perencanaan, pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan di seluruh jaringan jalan primer dan sekunder yang ada di tanah air baik yang merupakan Jalan Nasional, Jalan Propinsi, Jalan Kabupaten, Jalan Kotamadya, maupun Jalan Desa. Untuk kepentingan baik Pemerintah maupun masyarakat, maka dalam Peraturan Pemerintah ini diatur ketentuan-ketentuan mengenai prasarana lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi antara lain kelas-kelas jalan, jaringan lintas angkutan barang, terminal penumpang dan barang fasilitas pejalan

kaki, fasilitas jembatan, fasilitas parkir, rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan lain sebagainya dimana kesemuanya itu merupakan unsur penting dalam menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna serta dalam rangka memberikan perlindungan keselamatan, keamanan, kemudahan serta kenyamanan bagi para pemakai jalan.

Dalam Bab II Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Bagian Pertama Pasal 2:

- (1) Manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas.
- (2) Kegiatan perencanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi :
  - a. inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan;
  - b. penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan;
  - c. penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas;
  - d. penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya;
- (3) Kegiatan pengaturan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi kegiatan penetapan kebijaksanaan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu.
- (4) Kegiatan pengawasan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :
  - a. pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) ;
  - b. tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (3).
- (5) Kegiatan pengendalian lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :
  - a. pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (3);
  - b. pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (3).

Dalam Pasal 3 :

- (1) Pengaturan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) yang bersifat perintah dan/atau larangan, ditetapkan dengan Keputusan Menteri dan diumumkan dalam Berita Negara.
- (2) Perintah dan atau larangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus dinyatakan

dengan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, dan atau alat pemberi isyarat lalu lintas.

Bagian Kedua Rekayasa Lalu Lintas Pasal 4 :

(1) Dalam rangka pelaksanaan manajemen lalu lintas di jalan, dilakukan rekayasa lalu lintas.

(2) Rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi:

- a. perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan jalan;
- b. perencanaan, pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, serta alat pengendali dan pengaman pemakai jalan.

(3) Perencanaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf b, meliputi perencanaan kebutuhan, perencanaan pengadaan dan pemasangan, perencanaan pemeliharaan, serta penyusunan program perwujudannya.

(4) Pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf b, merupakan pelaksanaan program perwujudan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3).

(5) Pemasangan dan penghapusan setiap rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, serta alat pengendali dan pengaman pemakai jalan harus didukung dengan sistem informasi yang diperlukan. Bagian Ketiga Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Pasal 5 :

(1) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dan Pasal 4 ayat (2) huruf b, dilakukan oleh Menteri.

(2) Pelaksanaan rekayasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf a, dilaksanakan oleh pembina jalan.

(3) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan setelah mendengar pendapat instansi terkait.

Dalam Pasal 6 :

*Pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, serta alat pengendali dan pengaman pemakai jalan dapat dilakukan oleh instansi, badan usaha atau warga negara Indonesia, dengan ketentuan :*

- a. Penentuan lokasi dan penempatannya mendapat persetujuan pejabat yang berwenang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1);
- b. Memenuhi persyaratan teknis yang ditetapkan dengan Keputusan Menteri. Dalam Bab III Jaringan Transportasi Jalan Pasal 7 :
  - (1) Jaringan transportasi jalan diwujudkan dengan menetapkan rencana umum jaringan transportasi jalan.
  - (2) Rencana umum jaringan transportasi jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi :
    - a. rencana umum jaringan transportasi jalan primer;
    - b. rencana umum jaringan transportasi jalan sekunder.
  - (3) Rencana umum jaringan transportasi jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), memuat hal-hal sebagai berikut :
    - a. rencana lokasi ruang kegiatan yang harus dihubungkan oleh ruang lalu lintas;
    - b. prakiraan perpindahan orang dan /atau barang menurut asal dan tujuan perjalanan;
    - c. arah dan kebijaksanaan peranan transportasi di jalan dalam keseluruhan moda transportasi;
    - d. rencana kebutuhan lokasi simpul;
    - e. rencana kebutuhan ruang lalu lintas.

Dalam Pasal 8:

- (1) Rencana umum jaringan transportasi jalan ditetapkan berdasarkan kebutuhan transportasi, fungsi, peranan, kapasitas lalu lintas, dan kelas jalan.
- (2) Rencana umum jaringan transportasi jalan primer dan jalan sekunder sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ditetapkan dengan Keputusan Menteri setelah mendengar pendapat Menteri terkait dan atau Gubernur Kepala Daerah Tingkat I yang bersangkutan.

Dalam Pasal 9 :

- (1) Rencana umum jaringan transportasi jalan merupakan pedoman dalam penyusunan rencana umum dan perwujudan unsur-unsur jaringan transportasi jalan.
- (2) Unsur-unsur jaringan transportasi jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi:

- a. simpul berupa terminal transportasi jalan, terminal angkutan sungai dan danau, setasiun kereta api, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut, dan bandar udara;
- b. ruang kegiatan berupa kawasan pemukiman, industri, pertambangan, pertanian, kehutanan, perkantoran, perdagangan, pariwisata dan sebagainya;
- c. ruang lalu lintas berupa jalan, jembatan atau lintas penyeberangan.

Kutipan – kutipan diatas yang menjadi dasar pemikiran bahwa Pemerintah Pusat sampai kedaerah khususnya Kota Pontianak yang bertanggung jawab dalam kerusakan jalan yang mengakibatkan kerugian pada korban.

### **Simpulan**

1. Negara dalam hal ini Pemerintah setempat, harus bertanggung jawab terhadap apa yang telah dibuatnya, dengan cara memperbaiki jalan yang rusak dan memberi tanda atau rambu pada jalan rusak, memelihara dan menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas. Dinas Perhubungan LLAJ , dan Polisi wajib membuatkan berita acara, atau pengolahan Tempat Kejadian Perkara (TKP) terhadap seluruh kecelakaan yang ada, baik kecelakaan tunggal karena tidak laiknya jalan, maupun karena peristiwa lainnya sesuai dengan hukum acaranya.
2. Masyarakat bisa mempidanakan Negara, dalam hal ini Pemerintah melalui Dinas Pekerjaan Umum sub Bina Marga , apabila Negara/Pemerintah dalam tugasnya lalai melindungi masyarakat dari keamanan di jalan, maka terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban mengalami kerugian. Penyelenggara jalan wajib melakukan perawatan jalan, melakukan perbaikan sesegera mungkin apabila jalan rusak dan memberikan tanda – tanda agar tidak ada korban jiwa (dan tidak ada sanksi pidana). Masyarakat berhak mendapatkan pembagian denda yang di putuskan Pengadilan, bila penyelenggara prasarana dan sarana jalan bersalah karena membuat masyarakat celaka. Pembagian denda ini harus dilaksanakan, karena masyarakat sebagai korbannya. Korban berhak mendapatkan ganti rugi/asuransi

terhadap jiwanya dan berhak menuntut ganti rugi atas kerusakan kendaraannya.

## Daftar Pustaka

### A. Buku, Makalah, Jurnal

- Ahmad Ali, 1986, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Filosofis dan Sosiologis)*, Toko Gunung Agung, Jakarta.
- Bachsan Mustafa, 1985, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Alumni, Bandung.
- Baharuddin Lopa, 1984, *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, Alumni, Bandung.
- Bijah Subijanto, 2002. *Stratifikasi Kebijakan Nasional: Perspektif Power dan Politik*, Jakarta : Lemhanas RI.
- C.S.T. Kansil, 1977, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, PN. Balai Pustaka, Jakarta.
- Hanif Nurcholis, *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah*, Penerbit Grasindo, Jakarta, 2005
- Hussey Umar, 2001, *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan Bekerjasama Dengan Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia, Jakarta.
- Imam Sjahputra Tunggal, dkk., 1997, *Peraturan Perundang-Undangan Pelayaran Dan Penerbangan di Indonesia*, Harvarindo, Jakarta.
- Indoharto, 1991, *Usaha Memahami Undang-Undang Tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, Sinar Harapan, Jakarta.
- Koesriani Siswosoebroto, 1990. *Hukum dan Perkembangan Sosial*, Buku Teks Sosiologi Hukum, Buku III, Jakarta : Sinar Harapan.
- Litvack, Jennie and Jessica Seddon, editors, 1999, *Decentralization-Briefing Notes*, World Bank Institute.
- Marbun, S.F., 1997, *Peradilan Administrasi Negara Dan Upaya Administratif Di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta.
- dan Moh. Mahfud MD., 1987, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Liberty, Yogyakarta.
- Marcus Lukman, 2001, *Penerapan statistika Non Parametrik Dalam Penelitian*, Diktat Ajar Program Pascasarjana Ilmu Hukum, Surabaya.
- Philipus Mandiri Hadjon, 1994, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Prajudi Admosudirdjo, 1981, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Ronny Hanitijo Soemitro, 1985, *Metode Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Sadu Wasistiono, dkk., 2002, *Pengelolaan Sektor Perhubungan Dalam Rangka Penyelenggaraan Otonomi Daerah*, Pusat Kajian Pemerintah STPDN, Jakarta.

- Soleman B. Taneko, 1993, *Pokok-Pokok studi Hukum Dalam Masyarakat*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Soerjono Soekanto, 1982, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta.
- , 1993, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- , dan Sri Mamoedji, 2003, *Penelitian Hukum Normatif*, Rajawali Jakarta.
- Soerojo Wignjodipoero, 1988, *Pengantar Ilmu Hukum*, CV. Mas Agung, Jakarta.
- Spelt dan Ten Berge (disunting oleh Philipus M. Hadjon), 1993, *Pengantar Hukum Perizinan*, Yuridika, Surabaya.
- Sudikno Mertokusumo, 1996, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta.
- Tjuk Sukardiman, 2002, *Kebijakan Departemen Perhubungan Dalam Pengelolaan Wilayah Laut (Termuat Dalam Buku Pengelolaan Sektor Perhubungan Dalam Rangka Penyelenggaraan Otonomi Daerah*, Pusat Kajian Pemerintah STPDN, Jakarta.
- Tubagus Aat syafa'at, 2002, *Peluang Pengelolaan Pelabuhan Oleh Pemerintah Kota Cilegon (Termuat Dalam Buku Pengelolaan Sektor Perhubungan Dalam Rangka Penyelenggaraan Otonomi Daerah*, Pusat Kajian Pemerintah STPDN, Jakarta.
- Victor Situmorang, 1989, *Dasar-dasar Hukum Administrasi Negara*, Bina Aksara, Jakarta.